

私たちの筑肥線の思い出

1. 唐津の住民にとって筑肥線は不便だった

唐津の市街地に住んでいた私（昭和33年生まれ）が小さい頃は、筑肥線は利便性が悪く、使っていませんでした。

少し、歴史を振り返ります。

1925に東唐津まで伸びていた筑肥線（当時は、北九州鉄道）は、1929年（昭和4年）に東唐津駅から山本駅間を延伸開業（東唐津駅でスイッチバックして松浦川の東岸を通り、山本駅で唐津線に接続）しました。久里駅（後の鏡駅）、山本駅の各駅が新設されました。山本駅は唐津線の駅として既にありました。

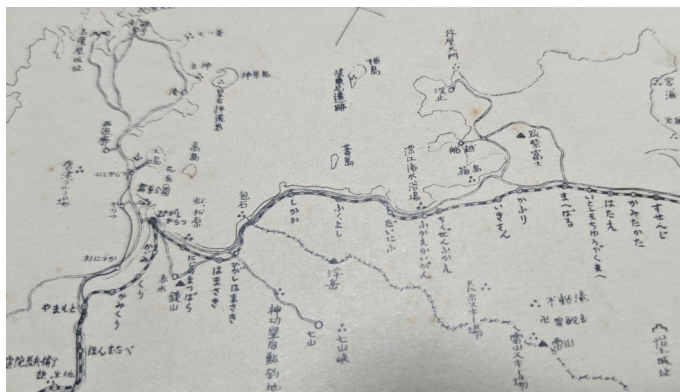
しかし、乗り換えはタイヘンでした。唐津駅から山本駅に行き、山本駅から東唐津駅へと。さらに乗り換えなければなりませんでした。

私の家は、唐津の中心部にあり、昭和バスの大手口（現在の唐津バスセンター）が一番近いので、博多に行くときは、よくバスを使っていました。

中高生になってからは、東唐津駅から筑肥線に乗る機会も増えました。天神に行くときは、筑前高宮駅で直交する西鉄大牟田線に乗り換えていました。なお、この筑肥線の姪浜駅から博多駅間は、1983年（昭和58年）に、福岡市地下鉄1号線（現在の空港線）と引き替えて廃止されました。筑肥線を降りたら、テクテクと歩いて大牟田線の方に出て、という



昔の路線図



国鉄に買収される直前 1935年(昭和10年)頃の北九州鉄道鉄道の路線図と思われる。山本～伊万里間の延伸開業のタイミング。

乗り方をしていました。帰りも同じような感じで帰っていました。

2. 床に座るのが当たり前!?

当時は、不良高校生が床に座ってたむろしているのが怖かったですね。当時の子どもたちはみんな怖い経験があると思いますよ。ディーゼル機関車の連結器の近く、扉の近く、トイレの近くとかいろんなところにグループで床に座って占領しているのです。今からすれば考えられないですよ。床に座っているって。

ちなみに現在の筑肥線も「床に座らないでください」というステッカー（体育座りのピクトグラムに駐車禁止のような赤い帯のマーク）が貼りつけていますが、これはJR九州名物で、他地域にはないそうです。それくらい、床に座っていたということでしょう。



3. 生活の一部だった筑肥線

それから筑肥線に、朝早く乗ると、いろんな駅からいわゆるボテ売り（棒手売り、棒手振り）、行商のおばちゃんたちが乗って来られるんですよ。四角い大きな荷物を積んで、喋りながら筑肥線に揺られ、そして自分の販売テリトリーがある駅で次々と降りて行きます。そして、また、夕方になると次々と乗り込んできて、唐津方面に帰っていくわけです。喋りながら、何か食べながら。



博多駅に停車する キハ17でほぼ間違いはないかと。昭和51年。

そのおばちゃんたちの近くにいたら、何かもらって食べた記憶もあります。

今、通勤と通学しか筑肥線を使わないけれど、昔はそうして筑肥線が生活の一部だったんだろうなーって思います。

4. 始発駅・終着駅としての東唐津駅

私の年代ではほとんどが進学していましたが、中学を卒業して集団就職するという名残もありました。クラスに1名いました。そのときは先生も含めクラス全員で東唐津駅に見送りに行きました。当時は、入場券を買わなくてよくて。駅員さんもわかっているから。当時は、集団就職用列車（臨時列車）だったと思います。だからホームに見送りの人とかが数多くいて「がんばれー」って。

全国的には、昭和29年に集団就職が始まり、昭和31年に集団就職列車ができ、昭和50年に集団就職列車は終焉を迎えたのこと。

こうした光景が見れたのも、始発駅、終着駅の良さだと思います。

始発駅だから、発車時間も少しは融通が効いたんです。浪人中に、実家に帰っていて、21:05の最終便で姪浜に戻ろうとしたんです。実家から駅まで1kmくらいだから、時間はかからないはずなんだけど、のんびりしていたのか、松浦橋でもう21:05。そうしたら、同級生が駅長さんに頼んで、列車止めていてくれて。

駅に着いたら「お〜い！行くぞ〜！」とか言ってくれて。たぶん、7分くらい止めてくれていたと思います。まあ、福岡行きの最終便だからお客さんも少なく、あとは飛ばせばいいだけだから。今では考えられないことですけど。

始発駅、終着駅って、そこで終わるドラマもあるし、そこから始まるドラマもあって。

東唐津駅は、いい駅だったと思いますよ。

「寿軒」という弁当屋も右側にあって美味しかったですね。また、当時の東唐津駅は、国鉄職員の官舎がありました。職員もすごく多いので、購買部はそこら辺のスーパーくらい充実していました。

私自身もそうで、大学進学のため上京する際、東唐津駅に家族や友達、ステキな女性たちが見送りに来てくれました。

そして、1983年（昭和58年）に、西唐津駅から姪浜駅間が電化（直流1500V）されたので。唐津に帰ってきた時にはもう電車になっていました。行く時は東唐津駅から、帰ってくる時は唐津駅に。

ちなみに、この1983年（昭和58年）に、博多駅ー姪浜駅間が廃止され、「筑前蓑島」「筑前高宮」「小笹」「鳥飼」「西新」の各駅が廃止されます。虹ノ松原駅ー山本駅間も廃止され、「東唐津（初代）」「鏡」「久里」の各駅が廃止されます。

また、唐津駅ー虹ノ松原駅間が開業。「東唐津」「和多田」の各駅を新設。西唐津駅ー姪浜駅間が電化（直流1500V）されます。

筑肥線の歴史とともに、人生を歩んだ感じですね。

5. それ以前の歴史

ずっと以前は、松浦橋がなく、渡船で松浦川を渡っていました。

1896年（明治29年）に、松浦橋が竣工。渡船が廃止。1900年（明治33年）に、浜崎ー満島で馬鉄が開業。1909年（明治42年）に、松浦橋崩落しました。1911年（明治44年）に、路線が満島馬車鉄道から唐津軌道に譲渡。

1912年（明治45年）に、松浦橋再落成、徒歩連絡を終了。1930年（昭和5年）に、唐津軌道（軽便鉄道）は廃止されました。



しかし、松浦川500mの鉄道の橋を渡すのは相当にお金がかかるので、東唐津駅が終着駅になったと聞いています。

今でも軽便鉄道の跡があります。

6. 浜玉、福吉、筑肥線

そもそも、福吉（鹿家・吉井・福井の一部）は唐津藩の時代があり、浜玉との交流が深い。具体的には、福吉の人たちは浜玉の人たちと結婚するケースが多いです。今でも多いです。玉島川の東側に、3つ集落があって福岡との交流が深い。高校もそうで、中学校卒業して農業高校に行こうとしたら、糸島農業高校のほうが便利なんです。今でも、糸島農業高校出身という方が浜玉にそうとういらっしゃいます。

なぜかという、前述のように東唐津の先が不便だったからです。

だから、以前は、東浜崎駅という駅があり、多くの人がそれを利用していました。当時は、東浜崎駅があり、乗降客が多かったと思います。

そういう、関係性もあり筑肥線は浜崎ー福吉が第一に繋がったのかもしれませんが、本当は北九州鉄道は、東唐津から浜崎を最初に整備したかったと聞いています。しかし、当時は、蒸気機関車。そうすると排煙や炎があるので、虹ノ松原が燃える可能性があり、地元が大反対したらしです。そこで、浜崎ー福吉間を先にして、その次の年に地元を説得して延伸したと聞いています。

ガソリン車の導入もその一環でしょう。

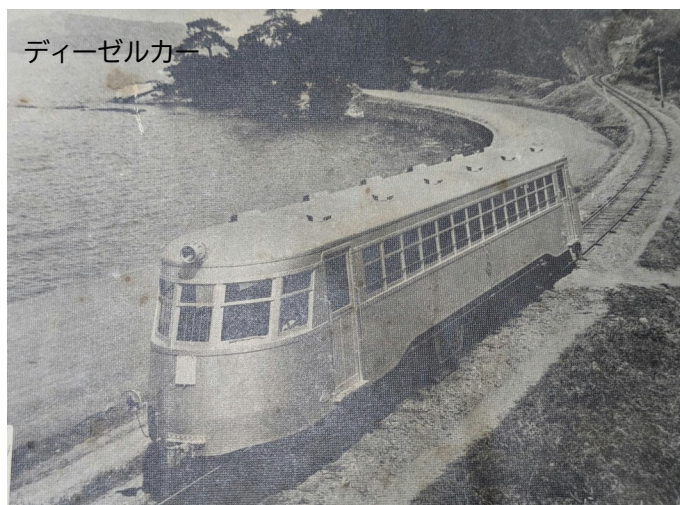
1928年（昭和3年）に、内燃動力併用が認可されました。客車を改造したガソリンエンジン付気動車を投入する計画です。しかし頓挫。1930年（昭和5年）より新製ガソリンカー6両が導入されました。

また、1933年（昭和8年）に重油動力併用認

可され、1936年（昭和11年）までに6両のディーゼルカーを新製、主力車となりました。北九州鉄道は、この時代に観光に主眼をおいて列車を作っていました。その結晶が、流線型でシルバーの車体のディーゼル気動車「ジハ」です。のちに大分交通に譲渡され、近年まで活躍しました。

ディーゼルカー導入は戦前私鉄では異例の試みでした。1935年（昭和10年）以降製造の4両には便所が設置され、これも戦前の気動車としてはきわめて希な例でした。

浦郷孝一（佐賀県唐津市浜玉公民館長、昭和



ジハ60 北九州鉄道時代の長垂海岸と言われてます。左奥に見えるのは能古島とか。国鉄時代に、ガソリンカーにエンジン換装されてますが、少なくとも、この時は、ディーゼルカー。ちなみに「ジハ」の「ジ」は「ジーゼル」から来ると言われています。

7. 福吉の人たちによると…

唐津の人たちと比べて、福吉の人たちのほうがよく筑肥線を使っていたと思います。

高校生が床に座っていたというのは事実です。当時の筑肥線は満席で、床に座っていました。私も座っていました。

また、当時は、列車の扉が開きっぱなしでした。

駅前でポイント切り替えがあつて、、ポイントで急に横Gがかかるので、旧型客車の手動ドア付近に立ってる人が線路に落ちるわけです。

室見川の橋から落ちた人もいます。蒸気機関車が廃止されディーゼルになっても、しばらく客車はそのままだったので、開きっぱなしだったと思います。扉がちゃんと閉まるようになったのは、電化されてからではないでしょうか。

当時の高校生は、駅に止まるたびに、外に

旧松浦橋



向かって大声で歌うのがしきたりでした。いわば度胸試しです。1年生、全員、先輩から「好きな歌うたえ～」と言われるわけです。いい時代でした（笑）。
(福吉の長浜ラーメンのお客様)



大入駅の桜並木

校の吹奏楽部によって演奏され祝賀行事を盛りあげました。この日は、天候にも恵まれ駅前周辺では、電車の見物客や糸島物産の即売会、観光展などでにぎわいました。

店頭では、地酒コーナーや手作り竹細工、新鮮ないちご、みかんなどがところ狭しと並べられ、飛ぶような売れよう。糸島今昔写真では、昔なつかしい前原駅前、商店街の写真が飾られ見物客は「なつかしいなあー」と口々に言って立ち止まる光景もしばしば。また、駅前周辺中心の歩道に「ふるさと、いとしま」と書いた、のぼりが立てられオープン行事に色どりを添えました。

博多をあとに汽車の旅 西へ進めば程もなく
窓に入りくる糸島の ああなつかしき海の色
行手の空にそびゆるは その名もゆかし筑紫富士
外国人も里人も えりを正して仰ぎみる

(徳永俊夫作詞)

8. 国鉄色の筑肥線

ブルーとシルバーの真新しい最新電車が昭和58年3月22日から筑肥線にお目見え。前原から天神まで35分足らずで着くとあって、朝の出勤ときにはまさに「酷電」といった様子。

大正14年に筑肥線が開通して以来50年を過ぎ、数々の思い出を残し、くすんだ朱色のディーゼルカーから近代的な電車へと変身。また、前原駅前も今年度中には広場を広くし、バスの乗り入れや歩道の設置、駐車場などを設け、町の玄関にふさわしく整備します。

国鉄筑肥線姪浜－西唐津駅間の電化と同姪浜－前原駅間の福岡市営地下鉄との相互乗り入れが3月22日オープン。この日は筑肥線電化・複線化促進期成会や観光協会などで祝賀会や記念行事を開催。大正14年の開通以来、50年以上もの間に数多くの思い出を残した筑肥線がこの22日を境に大きく変容します。くすんだ朱色の車両は、ブルーにクリーム色の線の入った国電とシルバー色にブルーの線の入った市電の最新電車に。姪浜からは、地下鉄に潜って都心・天神へ直結するという夢が実現しました。当日、午前10時20分、滑るように到着した上りの国鉄電車の乗務員2人に花束贈呈。バックでは糸島鉄道唱歌を糸島高

大正14年、筑肥線開通を記念してつくられた「糸島鉄道唱歌」を糸島高校の吹奏楽部によって、22日には演奏されました。

(広報まえばる1983(昭和58)年4月号の記事)

語り：浦郷浩一、福吉の長浜ラーメンのお客様

書き：佐藤剛史

イラスト：岡山那音

監修：井口賢治

写真提供：浦郷浩一／岡山那音／佐藤剛史／
諸熊嗣成／鬼嶋武司／石澤究

文責：佐藤剛史（筑肥線100周年記念事業実行委員長）

【注意】

※床には座らないでください。

※車内で他の乗客の迷惑になるようなことはお控えください。

※上記の思い出について、時効が成立していますが、過去には事故も起きており、決して許されることではありません。

